

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

Przebudowa ulic Nowej i Nadrzecznej w Kowarach

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

INWESTOR: **Gmina Miejska Kowary**

ul. 1-go Maja 1a
58-530 Kowary

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA:

PRO-DeSK Igor Pieńkos
ul. Morcinka 39/24
58-500 Jelenia Góra

BRANŻA: **Inżynieria Ruchu**

	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Nr uprawnień</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
Projektant :	mgr inż. Tomasz Wizerkaniuk	247/99/DUW do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej	09-05-2014	
Asystent:	inż. Igor Pieńkos	upr. nr 182/DOS/05 do kierowania robotami w specjalności konstrukcyjno - budowlanej bez ograniczeń	09-05-2014	
Oświadczenie	Na podstawie art. 20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (jednolity tekst Dz.U. 2010 nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami) oświadczam , że dokumentacja projektowa wykonana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Oświadczam, że niniejsze opracowanie jest zgodne z umową i kompletne z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Oświadczam, że wszystkie kserokopie dokumentów dołączonych do opracowania są zgodne z oryginałami.			
Umowa:	nr 186/2013 r z dnia 07.10.2013 r.			Nr egz.

Jelenia Góra, maj 2014

Zawartość projektu:

- Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu
- Opinia do projektu:

Gmina Miejska Kowary

ul. 1-go Maja 1a

58-530 Kowary

- **Opis techniczny**
- **Rysunek nr 01 – plan orientacyjny**
- **Rysunek nr 02 – inwentaryzacja oznakowania**
- **Rysunek nr 03 – projekt organizacji ruchu**

OPINIA

Projekt organizacji ruchu dla zadania: : **Przebudowa ulic Nowej i Nadrzecznej w Kowarach**

uzyskał opinię pozytywną

określoną w § 7, ust. 2, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 z 2003 r., poz. 1729), jak również rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. – załącznik).

Gmina Miejska Kowary

Kowary, dnia

Opis techniczny

1. Przedsięwzięcie:

Niniejszy projekt opracowany został jako część dokumentacji projektowej dotyczącej przebudowy ulic nowej i Nadrzecznej w Kowarach.

Przewidywany termin wykonania zadania określony został na dzień 30.11.2015 r.

2. Cel opracowania:

Celem opracowania projektu organizacji ruchu jest zmiana stałej organizacji ruchu wynikła z potrzeby korekty i uzupełnienia istniejącego oznakowania w obrębie przebudowywanych ulic.

Potrzeba uzyskania niniejszego opracowania wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 z 2003 r., poz. 1729).

3. Podstawa opracowania:

- ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. 2013 poz. 260),
- ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 2012 poz.1137),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 z 2003 r., poz. 1729 z późn. zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. – załącznik),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r., Dz.U.99.43.430 z późn. zmianami),
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 500,
- plan orientacyjny w skali 1 : 10 000,
- umowa nr 186/2013 r z dnia 07.10.2013 r. z Gminą Miejską Kowary.

4. Charakterystyka dróg:

Ulica Nowa - droga gminna nr 115833 D:

Ulica posiadająca charakter dojazdowy, składająca się z dwóch odcinków obsługujących przyległe nieruchomości zabudowane budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi. Ulica posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej ulepszonej o szerokości od 3 do 4,5 metra. Ulica nie posiada chodników, a ruch pojazdów jest niewielki.

STAN ISTNIEJĄCY		STAN PROJEKTOWANY	
Przebieg <i>Organizacja ruchu</i>	Oznakowanie	<i>Organizacja ruchu</i>	Oznakowanie
od ul. Nadrzecznej do ul. Głównej <i>ruch dwukierunkowy</i>	B-33 (30) – 1 szt. A-11 – 1 szt.	<i>Jak w stanie istniejącym</i>	A-7 – 4 szt.

Ulica Nadrzeczna droga gminna nr 115832 D

Ulica posiadająca charakter lokalny i dojazdowy, składająca się z odcinka łączącego drogę wojewódzką nr 366 (ul. Karpacką) z ulicą Główną, oraz odcinka do skrzyżowania z ul. Główną, obsługującego przyległe nieruchomości zabudowane budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi. Ulica posiada jezdnię o nawierzchni z masy bitumiczno-mineralnej w złym stanie oraz gruntowej ulepszonej o szerokości od 3 do 4,1 metra. Ulica nie posiada chodników, a ruch pojazdów jest niewielki. Znakami pionowymi ograniczono dostępność ulicy dla pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

STAN ISTNIEJĄCY		STAN PROJEKTOWANY	
Przebieg <i>Organizacja ruchu</i>	Oznakowanie	<i>Organizacja ruchu</i>	Oznakowanie
od ul. Karpackiej do ul. Główniej <i>ruch dwukierunkowy</i>	A-7 – 2 szt. B-18 (3,5t) – 2 szt.	<i>Jak w stanie istniejącym</i>	D-1 – 2 szt. B-43 (30) – 2 szt. B-44 (30) – 2 szt. A-7 – 4 szt. B-18 (3,5t) – 2 szt.

Ulica Główna droga nr 115834 D

Ulica posiadająca charakter lokalny, na przedmiotowym odcinku łączy drogę wojewódzką nr 366 (ul. Karpacką) z częścią południową dzielnicy Krzaczyzna. Ulica posiada jezdnię o nawierzchni z masy bitumiczno-mineralnej w średnim stanie o szerokości od 3,5 do 4,1 metra. Ulica nie posiada chodników, a ruch pojazdów jest niewielki. Znakami pionowymi ograniczono prędkość maksymalną pojazdów do 30 km/h.

STAN ISTNIEJĄCY		STAN PROJEKTOWANY	
Przebieg <i>Organizacja ruchu</i>	Oznakowanie	<i>Organizacja ruchu</i>	Oznakowanie
od ul. Karpackiej do ul. Główniej <i>ruch dwukierunkowy</i>	A-7 – 2 szt. B-33 (30) – 1 szt.	<i>Jak w stanie istniejącym</i>	D-1 – 2 szt. B-43 (30) – 2 szt. B-44 (30) – 2 szt. A-2 – 4 szt.

5. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania:

Przeprowadzona w terenie i przedstawiona na rys. nr 03

6. Projektowane oznakowanie:

Zakłada się korektę i uzupełnienia oznakowania pionowego, istniejące znaki należy wymienić na nowe wraz z słupkami. W obrębie przebudowywanych ulic wprowadzona zostanie strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h.

6.1. Wymagania ogólne:

Projektuje się wykonanie znaków małych (M), o wymiarach przedstawionych w poniższej tabeli:

Grupa znaków	Symbol	Kategoria znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku (mm)	Średnica (mm)		wysokość (mm) (n=0, 1, 2)
małe	M	750	600	600	600+150n

Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (ściek) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta). Znaki kategorii A, B, C, D należy umieścić na wysokości min. 2 m. Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko **materiały atestowane**. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania.

6.2. Wymagania szczegółowe:

Rysunek nr 03 – projekt organizacji ruchu

Lokalizację oraz rodzaj projektowanego oznakowania przedstawiono na rys. nr 03 oraz w punkcie 4. Dodatkowo w związku z przebudową nawierzchni i wprowadzeniem strefy ograniczonej prędkości projektuje się usunięcie znaków B-33 (30 km/h) – 2 szt. oraz znaku A-11.

7. Szczegółowe wytyczne dla oznakowania pionowego:

Przed przystąpieniem do montażu znaków należy wyznaczyć:

- lokalizację znaku, tj. jego pikietaż oraz odległość od krawędzi jezdni, krawędzi pobocza umocnionego lub pasa awaryjnego postoju,
- wysokość zamocowania znaku na konstrukcji wsporczej.

Dopuszczalne tolerancje ustawienia znaku:

- odchyłka od pionu, nie więcej niż $\pm 1\%$,
- odchyłka w wysokości umieszczenia znaku, nie więcej niż ± 2 cm,
- odchyłka w odległości ustawienia znaku od krawędzi jezdni utwardzonego pobocza lub pasa awaryjnego postoju, nie więcej niż ± 5 cm, przy zachowaniu minimalnej odległości umieszczenia znaku zgodnie z Instrukcją o znakach drogowych pionowych.

Rury na których montowane będą znaki powinny odpowiadać wymaganiom PN-H-74219, PN-H-74220. Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna rur nie powinna wykazywać wad w postaci łusek, pęknięć, zwalcowań i naderwań. Dopuszczalne są nieznaczne nierówności, pojedyncze rysy wynikające z procesu wytwarzania, mieszczące się w granicach dopuszczalnych odchyłek wymiarowych. Końce rur powinny być obcięte równo i prostopadłe do osi rury. Pożądane jest, aby rury były dostarczane o długościach:

- dokładnych, zgodnych z zamówieniem; z dopuszczalną odchyłką ± 10 mm,

- wielokrotnych w stosunku do zamówionych długości dokładnych poniżej 3 m z naddatkiem 5 mm na każde cięcie i z dopuszczalną odchyłką dla całej długości wielokrotnej, jak dla długości dokładnych.

Rury powinny być proste. Dopuszczalna miejscowa krzywizna nie powinna przekraczać 1,5 mm na 1 m długości rury. Rury powinny być wykonane ze stali w gatunkach dopuszczonych przez normy (np. R 55, R 65, 18G2A): PN-H-84023-07, PN-H-84018, PN-H-84019, PN-H-84030-02 lub inne normy. Do ocynkowania rur stosuje się gatunek cynku Raf według PN-H-82200.

Materiały użyte na lico i tarczę znaku oraz połączenie lica znaku z tarczą znaku, a także sposób wykończenia znaku, muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatury, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływania chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) - przez cały czas trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę.

Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Materiał i sposób wykonania połączenia tarczy znaku z konstrukcją wsporczą musi umożliwiać, przy użyciu odpowiednich narzędzi, odłączenie tarczy znaku od tej konstrukcji przez cały okres użytkowania znaku. Na drogach i obszarach, na których występują częste przypadki dewastacji znaków, zaleca się stosowanie elementów łącznych o konstrukcji uniemożliwiającej lub znacznie utrudniającej ich rozłączenie przez osoby niepowołane. Tarcza znaku składanego musi wykazywać pełną integralność podczas najechania przez pojazd w każdych warunkach kolizji. W szczególności - żaden z segmentów lub elementów tarczy nie może się od niej odłączać w sposób powodujący narażenie kogokolwiek na niebezpieczeństwo lub szkodę. Nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.

Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania, przy czym wpływy zewnętrzne działające na znak, nie mogą powodować zniekształcenia treści znaku.

Konstrukcja wsporcza znaku musi być wykonana w sposób ograniczający zagrożenie użytkowników pojazdów samochodowych oraz innych użytkowników drogi i terenu do niej przyległego przy najechaniu przez pojazd na znak. Konstrukcja wsporcza znaku musi zapewnić możliwość łatwej naprawy po najechaniu przez pojazdy lub innego rodzaju uszkodzenia znaku.

Projekt wykonał: